



LA FERVOJISTO

Oficiala organo de Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj
Monata fakrevuo pri fervojo.

Redaktoro: ILIJA PUHALO, fervojoficisto, Jezuitska ulica 1. Zagreb, Jugoslavo

Jaro II.

Novembro 1924.

Nro. 2.

Stevan V. Stojnić:

Sur neŭtrala lingva fundamento,
Komprenante unu la alian,
La popoloj faros en konsento,
Unu grandan rondon familian.
Majstro.

Tion kantis, ĉar tion esperis kaj kredis nia Majstro. Ĉiu samideano bone sentas tiun homan. Kaj ni esperantistoj el kiu ajn lando ni estas, al kiu ajn nacio ni apartenas, renkontigante ni tuj nin sentas bonaj konatuloj, amikoj, eĉ fratoj. Precipe tiel devus esti kaj ĝenerale eĉ estas ĉe samfakanoj.

Bedaŭrinde ekzistas ankaŭ esceptoj. Ekzistas samideanoj, kies ideoj kaj idealoj estas malsamaj de la ideo de nia Majstro kaj lia fidela posteŭlaro.

Tiuj samideanoj krom neŭtrala lingva fundamento, volas nenion kaj nenion poresperanta kompreni.

Okupitaj per vanteco kaj egoismo ili anstataŭ unuigi disigas, anstataŭ konstrui ili detruas.

Tiun malĝojigan fakton oni vidis okaze de nia ĝenerala jarkunveno en Vieno.

Kiel okazis la disigo, povis kompreni ĉiu nia samideano el la unua n-ro. de nia gazeto, kie ni ĝin detale priskribis.

Egoismo, perfido, mensogo k. s. estas la armiloj de niaj kontraŭuloj.

Eksigita ano sro. Steiner fondis TELF kun iomele ŝanĝitaj statutoj, sed kun sama celo, kiun havas nia Asocio. Li ĝin fondis, sed kie estas la garantio, ke li mem ĝin ne detruos. Post iom da tempo, aperos la samaj malhelpoj, samaj cirkonstancoj, kiaj estis okaze de XVI-a kaj sro. Steiner vidante, ke liaj proponoj estos malakceptitaj forlasos sian idon TELF kaj fondos novan fervojistan asocion.

En tiaj cirkonstancoj, kiam ni vidas, kiel agas niaj malsamideanoj, nin konsolas nur tio, ke ne ĉiuj aŭstrianoj kaj germanoj, niaj samfakanoj kaj samideanoj, sekvos sron. Steiner. Ni eĉ forte kredas, ke tiuj, kiuj jam aliĝis al TELF ne sciante la veran staton kaj kiujn sro. Steiner false informis, forlasos TELF kaj aliĝos al ni.

La estonto montros al ili kaj al sro. Steiner grandegan nepripensitan agon kiun ili faris.

Estas honto por la gefervojistaro esperantista, ke nun ĝi havas du asociojn. Unu el ili, nome TELF, neniel povas eldonadi propran fakon revuon. Sro Steiner kiu plej multe ribelis kontraŭ la eksestraro pro tio, ĉar ĝi eldonadis »Oficialan Informilon« kiel aldonon de »ESPERANTO« de UEA, nun komencis, vidante ke li ne povas sukcesi, eldonadi aldonon al Aŭstria Esperantisto, kiu estas eĉ pli malgranda ol estinta O. I.

Estus pli bone ne kredi al tiaj ruzuloj kia estas sro. Steiner; ne subteni ilin kaj aliĝi al ni precipe se ni posedas tiel favorajn ŝancojn por la eldonado de la gazeto. Multaj niaj eksterlandaj amikoj skribis al ni kondamnante la agadon de sro. Steiner. Mi bone sciās, ke ili mirigite legis pri la okazinta disputo kaj ke ili bone komprenis kiaj interesoj gvidis sron. Steiner kiam li fondis TELF. Tiuj niaj amikoj estu konviktaj, ke pasos ankaŭ tio kaj ke denove ekregos paco kaj konkordo inter la tutmonda gefervojistaro esperantista. Tiuj, kiuj estos pli taŭgaj kaj povos pli multe doni al siaj anoj ĉiukaze venkos.

Ni ĉesas la pluan diskuton kun niaj malsamideanoj precipe kun sro. Steiner, dezirante nur ke ili ĉiutage rememoru la vortojn de Hector Hodler, fondinto de UEA, kiu diris:

»Esperantismo bezonas antaŭ ĉio modestajn laboratojn; la kritikantojn kaj disputemulojn ĝi volonte fordonacos«.

Ing. Vladimir Žakić, Zagreb. Jugoslavio.

FERVOJTEKNIKA KONGRESO EN BERLIN (GERMANUJO)

De 21-a ĝis 27-a de Septembro 1924 okazis en Berlin, internacia fervojteknika kongreso. Tasko de la kongreso estis pridiskuti kaj montri la plej novajn sukcesojn en fervoja fako.

Longdaŭra mondmilito tute ruinigis fervojon. La fervojo devis doni pli multe ol ĝi estis kapabla kaj pro tio ĝi devis esti malzorgata en ĉiuj landoj kiuj militis.

Malzorgita restis ankaŭ intensa laboro por progresigo de fervoja tekniko.

Post milito oni ĉie klopodis ripari, plibonigi kaj progresigi fervojojn. Germanujo devis ripari krom siaj propraj fervojoj ankaŭ la fervojojn de la ŝtatoj, kiuj estis de ĝi runigitaj.

Precipe kiam estis decidite, ke ĝi devas pagi riparojn, Germanujo streĉis ĉiujn fortojn kaj sian vere feran organizon por eltrovi rimedojn kiel oni povus organizi kaj enkonduki plej grandan ŝparadon kaj tiamanire antigi la pageblon de riparoj.

Ŝparado ĉie, unuavice ĉe la fervojo. Tamen la ŝparadon oni povas atingi nur se oni posedas krom bona organizo ankaŭ teknikajn ilojn.

Por tion atingi klopodis germanaj inĝenieroj kaj Ministerio por trafiko, helpataj de germanaj industriistoj, pravi al la tuta mondo, ke la milito ne rompis iliajn energion kaj laborkapablon.

Pro tio estis kunvokita tiu kongreso, kiun partoprenis fakuloj el 30 ŝtatoj inter aliaj el Japanujo, Ĉinujo, Ameriko ktp.

Prelegoj estis germanlingvaj; kaj plejgrandparte prelegis germanoj, svedoj, nederlandoj, rusoj (el Moskvo) amerikanoj kaj svisoj.

La diskutojn oni ne povis sukcese partopreni pro tio, ĉar prelegoj ne estis antaŭe presitaj kaj la aŭskultantaro ne povis esti sufiĉe sperta pri la prelegitaj aferoj. Krom tio la tempo estis tre limigita por tiel gravegaj diskutoj.

Jen pri kio oni prelegis kaj diskutis.

1. Organizo de grandvara trafiko pere de grandaj vagonoj kun aŭtomata malŝarĝado;
2. Fervojaj halligiloj kaj ilia ekonomia signifo;
3. Supra konstruo kaj konstruo de pontoj. Ilia ekonomia signifo;
4. Plifortigo de feraj pontoj pere de konstruado en betonon;
5. Sciencaj fundamentoj por novkonstruo kaj plifortigo de fervojpontoj;
6. Disvolvigo de mallongaj relŝanĝiloj;
7. Manovrostacioj kun relvoja halligilo;
8. Plano por laborreguligo en manovrostacioj;
9. Manovrostacioj kaj manovra tekniko;
10. Gravitadaj manovrostacioj;
11. Stacidomoj por persontrafiko;
12. Trafikkostoj kaj plibonigo de tiurilataj sukcesoj;
13. Trafiko sur veturilvojoj kaj mallarĝaj relvojaj fervojoj;
14. Normaligo ĉe veturilvojoj kaj mallarĝaj relvojaj fervojoj;
15. Fadenaj fervojoj en normaltraka trafiko;
16. Konstruado de subakvaj tuneloj helpe de plimalgrandigo de terenakvo;

17. Sekurigaj instalaĵoj en trafiko;
18. Amerika signalado kaj aŭtomata trajnkontrolo;
19. Elektrigo de fervojoj kaj ĝiaj ŝancoj por estonteco;
20. Globlagraj kaj rulillagraj akskuŝejoj;
21. Plibonigo de lokomotivoj rilate la hejtadon kaj varmkonservadon. Hejtado per karbpolvo;
22. Elektraj lokomotivoj;
23. Vaporturbinaj lokomotivoj kun kondenso;
24. »Diesell« lokomotivoj.
25. Normigado, tipigado kaj specialigo de lokomotivoj.
26. Rapidaj riparoj pere de normitaj partoj.
27. Altprema turbino kaj ĝia signifo por lokomotivoj;
28. Fervojaj laborejoj kaj ilia funkcia ekonomio;
29. Dimensiado de lokomotivoj en fervojaj laborejoj;
30. Esplorado de specialaj kolorigoj.

Krom tiuj pli gravaj prelegoj oni pritraktis ankaŭ aliajn gravajn demandojn.

Aparte oni devas akcenti ankoraŭ filmprezentadon kaj ekspozicion en altteknika lernejo en Charlottenburg, (Ŝarlotenburg) kiuj kun sia trafika kaj konstrua muzeo tute kompletigas ĉion, kion oni okaze de tiu internacia kongreso bezonis vidi kaj aŭdi.

Tradukis: Ilija Puhalo.

Rim. de red. Supran artikolon verkis kroatingve sro. ing. Vlad. Žakić, estro de ferv. sekcio por konstruo ĉe ŝtataj fervojoj en Zagreb, kiu partoprenis kiel oficiala delegito de jugoslava trafika Ministerio la kongreson. Por tiu artikolo ni devas danki ankaŭ al nia nova ano sro. D. Friedländer, inĝ. kiu sron. Žakić petis, ke li la artikolon verku. Al ambaŭ ni tufkore dankas.

A. Pung, Tallian-Estonio.

PRI LA RENOVIGO DE LA LOKOMOTIVA PARKO DE ESTONIA FERVOJO.

De nelonge memstarigintaj Baltaj ŝtatoj Estonio, Latvio kaj Litovio estis partoj de la estinta granda Rusio kaj post la memstarigo ankaŭ proprigis teritorie al ili apartenantajn fervojojn kune kun ĝia inventaro.

Dum la longa mondmilito ĉio estis ruinigita kaj la novaj ŝtatoj heredis la fervojojn en sufiĉe malbona stato. Ĉie oni ekkomencis vigle restarigi la bonstaton de la fervojoj, sed unuopaj gravaj problemoj postulas pli da tempo kaj laŭplanan laboron.

Ĉe la Estonia fervojo nuntempe estas la plej grava problemo la renovigo de la lokomotiva parko.

Estonia fervojo ricevis dum sia 6 jara memstareco nenium novan lokomotivon, sed ĉar la ekzistanta lokomotiva parko tro malnoviĝis, kunmetis la Fervoja Administracio renovigan planon.

La nuntempa lokomotiva parko konsistas el 28 pasaĝer — 59 ŝarĝtrajnaj — kaj el 17 manovrolokomotivoj. La pasaĝerlokomotivoj estis konstruitaj dum la jaroj 1887 ĝis 1903, la ŝarĝtrajnaj lokomotivoj dum la jaroj 1887 ĝis 1910 kaj la manovrolokomotivoj dum la jaroj 1858 ĝis 1880. El ili pli malnovajn oni devas jam dum la estanta jaro eligi el inventaro, ĉar kiel montris pruvoj estas la fero de la lo-

komotivaj kaldronoj jam tiom malbonigitaj, ke estas danĝere labori per tiuj lokomotivoj.

La plenriparo de la malnovtipaj kaj malbonigitaj lokomotivoj estas tro multekosta, je unu proksimume 4,500.000 Emk. kaj pro tio estas pli bone havigi lute novajn.

Laŭ la plano oni volas havigi la lokomotivojn parte, ĉar ĉe samtempa parta havigo la aĉetkondiĉoj estas pli favoraj. Entute oni antaŭvidis havigi 70 lokomotivojn, inter ili 18 pasaĝer — kaj ŝarĝtrajnlokomotivoj, kaj laŭ jena plano:

En la jaro	1925	—	10	pasaĝ. l.	kaj	6	ŝarĝtr. lok.
" " "	1926	—				9	" "
" " "	1927	—				6	" "
" " "	1929	—				8	" "
" " "	1931	—				6	" "
" " "	1932	—	8	" " "	—	" "	" "
" " "	1933	—				6	" "
" " "	1934	—				6	" "
" " "	1935	—				6	" "

Entute 18 pasaĝ. lok. k. 52 ŝarĝtr. lok.

Por ŝpari hejtmaterialon oni volas la lokomotivojn havigi kun vaporrevarmigiloj kaj akvoantaŭvarmigiloj, ĉar per ili provizitaj lokomotivoj ebligas ŝpari hejtmaterialon je 25 ĝis 30%.

Unu tia nova lokomotivo kostas proksimume 12,000.000 Emk. kaj la efektivigo de la plano postulas 840,000.000 Emk.

Se la necesa kredito estos permesita kaj malfermita la Fervoja Administracio aranĝos proponkonkuron. Jam nun estas unuopaj proponoj ricevitaj el Germanio kaj Ĉeĥoslovakio.

HISTORIA ANGULETO

En malnova notlibro el la jaro 1838, oni legas interesan rimarkigon, pri la klopodo, pliperfektigi la novan sistemon de transportilo, ĵus en Anglujo eltrovita. La pliperfektigo koncernis la movigadon de la vapormaŝino sur la glata relo. Ĉie estis faritaj diversaj provoj, novaj aranĝoj kaj ŝanĝoj, ĉiuj deziris alporti en la fervojan fakon ian novaĵon aŭ plisimpligon.

Veran intereson vekis en la jaro 1837 la propono de sro. Marechal el Brussel, kiu klopodis, ke la maŝino havu sian propran veturvojon, kaj ke ĝi mekanike metu proprajn relojn antaŭ la antaŭajn radojn kaj forigu ilin post radoj malantaŭaj. La maŝino, konstruita de Marechal, similis la grandan poŝtoveturilon, en kiu estis loko por 30 personoj. Ĝi havis kvar grandajn radojn meze kaj kvar pli malgrandajn radojn ekstere. Dum la veturado, moviĝis sur ambaŭ flankoj de la maŝino plataj ĉenoj, larĝaj kelke da coloj, tiel kunmetitaj el feraj tabuletoj, ke ili metiĝadis antaŭ la plej antaŭan radon sur la teron, formis relvojon por du sekvantaj radoj kaj denove bobeniĝis malantaŭ la plej lasta rado, helpe de la rapidumo.

La provoj de Marchal ne malsukcesis sed pro antaŭzorgemo, paŝis malantaŭ la veturilo dum ĉiu veturado paro da ĉevaloj, por ke ili helpu, sur la krutaj vojoj la »movigantan fervojon«, kiel estis oficiale la maŝino nomita — suprentiri.

Memkopreneble, ke tiu ĉi ideo post la tempo malaperis, ĉar evoluo de la fervojo iris alian direkton. Sed ĝi aperis denove dum la mondmilito servante al la antaŭen — movigado de la vivaj forti-

kaĵoj, de teruraj bataliloj — tankoj. Tankoj ankaŭ metas propran veturvojon antaŭ sin kaj venkas super ĉiu malhelpaĵo.

El »Fervoja Revuo« trad.: S. Dlouha.

FERVOJA TERMINARO.

Rimarkoj: Tiuj ĉi terminoj estas propranataj por la fakuzo sed ne estas oficialigitaj. Seriozaj kritikoj ankaŭ plibonigaj proponoj estas invitataj. Ne estas eble ilin aranĝi alfabece ĝis sufiĉaj terminoj estos tradukitaj. Neologismoj estos indikitaj per steleto. Kiam iu termino ŝajnas duba la traduko en naciaj lingvoj sekvas.

Ofte en la tekniko oni bezonas vorton por indiki precizan staton aŭ aĵon, kiu tute ne estas necese en komuna parolado. Same la teknikaj vortoj devas havi tre precizan signifon. Kelkaj vortoj, kiel fervojo kaj relvojo oni uzas en vulgara parolado preskaŭ sinonime sed mi proponas por fakuzo doni al ili precizan difinon.

Fundamentaj Difinoj.

¹Fervojoj: La tuta organizaĵo, koncesioj, bienoj, konkretaj (t. e. teraĵoj, reloj, pontoj, konstruaĵoj ktp.), ankaŭ la abstraktaĵoj (t. e. ekspluatado, administrado kaj ĉiuj agadoj rilate relvojon).

¹Relvojoj: Nur la konkretaj (vidu supre), sed neniu abstrakta. Fervoja kompanio povas ekspluati plurajn relvojojn.

¹Trako: Nur la reloj, traviesoj, (subrelaj traboj), akcesorioj sed ne balasto nek teraĵoj, ktp.

angle: permanent way; usone: track; france: la voie; germane: Gleis; hispane: via; itale: binario.

¹Traviesoj: la transtrabo kiu subtenas la relojn a: sleeper; us: tie; f: traverse; g: Schwelle; h: traviesa; i: traversina. ruse: унава.

Fervojoj aŭ relvojoj (laŭsence)

instalo, starigo de

konstruo de

konservado de

ekspluatado de

ŝtata

privata

milita

strategia

regiona

ĉefa a: main line; us: trunk line; f: ligne principal;

g: Hauptlinie; i: linea principale; h: lin. principal;

konstruirajto por

duagrada

konkuranta

NOVA MALVERO DE TELF ESTRARO.

En Aŭstria Esperantisto nro. 2-a de Septembro troviĝas la sciigo, ke sro. K. Axel Elfving, nia malnova ano kaj ĉiam fidela asesoro akceptis la funkcion de TELF reprezentanto por Svedujo.

¹Rimarko: Tiu ĉi frazo klarigos la uzon de la neologismoj: Fervoja kompanio posedas plurajn relvojojn. Kelka el ili havas du trakojn. La kompanio baldaŭ dutrakigos la unu trakajn relvojojn. Ni retraviesizis la trakojn.

¹izi: teknika sufikso kiu signifas provizi per; kanalizati; elektrizi. vidu vortarojn de Boirac, Verax.

La estraro turnis sin al li petante klarigon. En la letero, kiun ni ricevis 13-an de Oktobro sro. Elfving skribas. »Dankon por letero, kiun mi antaŭ kelkaj tagoj ricevis. Kun miro mi aŭdas de Vi, ke mi akceptis reprezentantecon de TELF por Svedujo. Tio estas malvero.

Mi ricevis hodiaŭ la gazeton kaj legis la samon. Ne, ne, mi scias sufiĉe bone kion mi faras».

Do, nova pruvo de honeste agado de sro. Steiner.

KRONIKO.

Tallinn. Nia tiea asessoro, afergvidanto de la Estonia Fervoja Trakcionadministracio, sro A. Pung, favore laboras por nia ideo. Al li sukcesis post longdaŭra antaŭlaboro fondi »Estonian fervojsitan Esperanto-grupon« kaj malfermi la Esperantan kurson por fervojistoj. De li estis skribita ankaŭ unu artikolo pri fervojista internacia movado kaj pri JAEF. en la loka fervojista gazeto kaj aperigitaj pluaj alvokoj.

Oni salutu la grupon kaj interkorespondu kun la grupanoj kaj kursanoj. La leteroj estu sendataj al sro. A. Pung, Tallinn, Telliskivi 34, Estonio.

REDAKCIAJ SCIIGOJ.

La redakcio petas ĉiulandajn asessorojn tuj alsendi la raportojn, kiuj estis indikitaj en la cirkulero de la estraro sedita al ili.

Nia opinio estas, ke nur vere internacie redaktita revuo taŭgos kiel efika propagandilo por tiuj fervojistoj kiuj ankoraŭ ĝis nun ne ekkonis la gravecon de nia lingvo. Do, ĉiu kiu deziras disvastigon de Esperanto inter la gekolegoj sendu raportojn kaj fakajn artikolojn.

K. Urbanec. Nia opinio la temo ne meritas tiom da atento. Ili laboru kaj ni ankaŭ. Ni baldaŭ vidos kiu pereos. Dankon por konsilo. Sendu fakajn artikolojn.

E. Kubasek. Via opinio pri sro. Steiner estas prava. Tamen ni ne parolu maldece pri mortintoj.

S. Dlouha. Sinceran dankon. Sendu pluan materialon.

NOVAJ ANOJ.

311. Dimić Ljubomir, staciestro. Sremska Mitrovica, želj. stanica, Jugoslavio.

312. Friedländer Dragulin, fervoja inĝeniero, Zagreb Kurelčeva ul. 1, Jugoslavio.

313. Rosher Edward M., inĝeniero. San Francisco. St. Beulah 125a., Kalifornio-Usono.

314. Mamula Djordje, voditelj ložione (hejtejestro) Koprivnica, Jugoslavio.

Decembra kaj espereble ankaŭ sekvanĵaj nroj. aperos 8 paĝaj.

Kiu ĝis nun ne pagis kolizon sendu ĝin tuj, ĉar ni ĉesos al ĉiuj, kiuj la kolizon ne pagos, sendi 3-an kaj sekvanĵajn n-rojn de la gazeto. La estraro.

KOTIZOJ. Ĉiu ano paginta la kotizon ricevas la oficialan organon. — Kotizoj estas jene fiksitaj: Aŭstrio: 30.000 K; Anglujo 6 Ŝil.; Belgio 15 Fr.; Bulgario 80 Lev.; Ĉeĥoslovakujo 15 ĉk.; Danujo 7 Kr.; Estonio 200 MK; Finnlando 30; Francio 15 Fr.; Germanujo 2.50 OM; Hispanujo 8 P.; Hungarujo 4 OK; Italio 15 L.; Japanujo 3 J.; Jugoslavio 45 D.; Latvio 3 L.; Nederlando 3 G.; Norvegujo 7 Kr.; Polujo 3 Zl.; Rumanujo 125 L.; Svedio 3 K.; Usono 1 D.; Svisujo 3 Sv. fr. — Landoj kiuj ne estas indikitaj pagu la egalvaloron de 1 Dollaro.

KIEL SENDI MONON AL NI. Eksterlandanoj kaj enlandanoj sendu la monon en rekomendita letero al: Internacia Asocio de la Esperantistaj Fervojistoj (kasisto Emil Slaviček) Zagreb, Jugoslavio, Jezuitska ul. 1.

RESPONDA REDAKTORO: ILIJA PUHALO.

PRESEJO: C. ALBRECHT, ZAGREB.

315. Šadek František, fervojoficisto. Jiĉin. Odbor pro udržování železnice Ĉeĥoslovakio.

316. Reiman Aleks, trafikdirektoro de estoniaj fervojoj Tallinn, Waksali Tänavrandteemaja Nro. 7.

ANONCETOJ

por korespondado kaj interŝanĝo.

15 vortoj kostas 0.50 Svis. frank. Ĉiuj pluaj 5 vortoj 0.20 Sv. frank. aŭ egalvaloro.

Nemembroj pagas pli 50%.

Mallongigoj por anoncetoj:

PK = { Mi deziras } poŝtkartoj
LE = { korespondi per } leteroj
IK = { } ilustritaj kartoj.

PM = { Mi kolektas } poŝtmarkojn
HM = { kaj interŝanĝas } helpmonon.

Rĉ = Mi respondos ĉiam.

Kĉl = Mi interŝanĝus kun ĉiu lando.

Kl = Mi interŝanĝus nur kun lando

Nd = Mi ne deziras nepostulitan sendaĵon.

La honora devo de ĉiu anoncanto estas respondi.

KORESPONDADO.

St. V. Stojnić, fervoja kontroloro, Beograd, Kolonija Min. Saobr. 17 — PM — Kĉl — Nd.

Estoniaj fervojistoj anoj kaj kursanoj de Est. FER. ESP. GR. volas interkorespondadi kun alilandaj fervojistoj por sperti en la lingvo kaj por konati kun alilandaj fervojistoj. La leteroj estu komence sendataj al la kursgvidanto A. Pung, Tallinn, Telliskivi 34., Estonio.

RICEVITAJ GAZETOJ.

De sro J. E. Medinius: Sveda »La Espero« kaj »Svenska Arbetar Esperantisten«.

La Movado—Paris.

Svenska Arbetar Esperantisten—Novembro.

Hungara Esperantisto — Novembro.

Sennaciulo 7a nro.

H. Salokannel (Finnlando) nacilingva broŝureto »Parolado: Pri laoblecoj de artefarita komunlingvo kaj Esperanto«.

A. Pung, (Estonio) »Side« faka nacia organo de estoniaj fervojistoj n-ro 7. de Septembro, en kiu troviĝas gvidartikolo de sro. Pung pri internacia movado de fervojistoj kaj Esperanto.

Ni dankas al sendintoj petante ĉiulandajn samideanojn ke ili sendu al ni fakajn naciajn gazetojn en kiuj troviĝos artikoloj pri Esperanto.

Amerika Esperantisto de Junio-Julio.